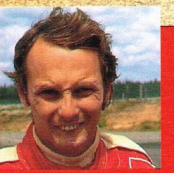
EL MITO Ferrari

15

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

Mondial 8: la 2+2 de los años 80

512: en F1 12 cilindros "boxer"



Niki Lauda: tres veces mundial

340 MM: la reina de las Mil Millas

10015
9 789504 900313

$14.90
VENTA EXCLUSIVA EN KIOSCOS
SUSCRIPCIONES NO VALIDAS EN ARGENTINA
H. SANABRIA D.G.P.

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 15

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaría de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: *Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.*

Diseño: *Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.*

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 482-0655 y 482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Baigorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en noviembre de 1998

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 2 950-49-0031-3

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Sociedad Impresora Americana s.a.

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

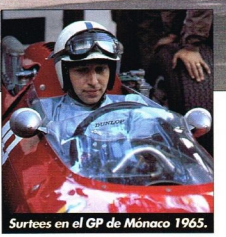
Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

LAS MONOPLAZA F1

512 F1, la primera "boxer"

1964: a fin de temporada debutó un motor inédito, de baja cilindrada unitaria. La monoplaza, con el nuevo V12 a 180°, acompañó a la 158 de 8 cilindros, que le permitió a John Surtees coronarse campeón del mundo.

John Surtees en Nürburgring, en el GP de Alemania de 1965: el auto es una 512 F1.



Surtees en el GP de Mónaco 1965.

El anunciado cambio de los reglamentos, con un aumento de la cilindrada hasta tres litros a partir de 1966, no impidió que la Ferrari desarrollara en 1963 dos nuevos motores de un litro y medio. Se trataba, en primera instancia, del 8 cilindros en V que, montado sobre la 158, le permitió a John Surtees ganar el Campeonato Mundial de 1964. Paralelamente a ese motor, diseñado por Angelo Bellei, fue alistado un inédito 12 cilindros concebido por Mauro Forghieri. Tenía los cilindros contrapuestos, a 180° y, si bien esta definición no es del todo correcta desde el punto de vista técnico, fue llamado "boxer". El proyecto y el desarrollo del nuevo 12 cilindros requirieron mucho más tiempo del empleado para el motor de ocho cilindros, que debutó al comienzo de 1964 impulsando la 158.

SU NOMBRE ORIGINAL TENIA CUATRO CIFRAS: 1512

El auto con motor boxer, inicialmente llamado 1512, fue usado por primera vez durante las pruebas de clasificación del GP de Italia en Monza, y debutó en carrera en el siguiente GP de los Estados Unidos. Con Bandini al volante, fue tercero en el GP de México de 1964, carrera en la

John Surtees, campeón del mundo 1964.

LOS RESULTADOS DE LA 512 F1

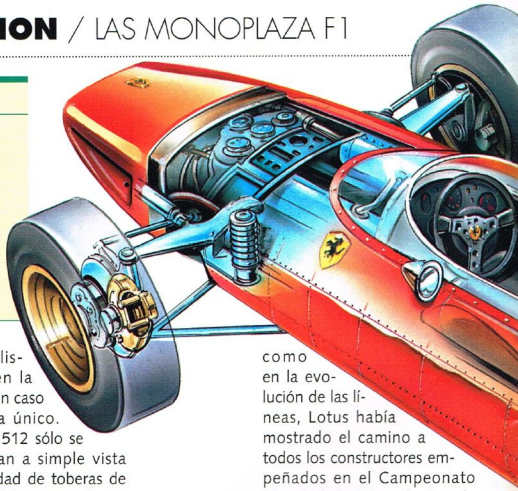
1964	
GP de México, 25 de octubre	*3° Bandini*
1965	
GP de Mónaco, 30 de mayo	*2° Bandini*
GP de Inglaterra, 10 de julio	*3° Surtees*
GP de Italia, 12 de septiembre	*4° Bandini*
GP de EE.UU., 7 de octubre	*4° Bandini, 5° Rodríguez*

Bandini con la 158 F1 que fue la base para la 512 F1.

que John Surtees se aseguró el Campeonato del Mundo, justamente con la ayuda de su compañero de equipo italiano. En 1965, otra vez fue usada como alternativa a la 158, y obtuvo como mejor resultado un segundo lugar en el GP de Mónaco con Bandini. Luego fue dejada de lado, con vistas a 1966, año en el que se pasó a los motores de 3000 cm^3 de cilindrada.

CHASIS Y CARROCERIA HEREDADOS DE LA 158

El chasis y la carrocería de la 512 eran exactamente iguales a los de la 158 que Surtees usó regularmente a partir del GP de Mónaco y hasta el final de esa temporada. Ese año logró ser campeón del mundo tanto en motociclismo como en la Fórmula 1, un caso hasta ahora único. La 158 y la 512 sólo se diferenciaban a simple vista por la cantidad de toberas de aspiración del motor, detrás del piloto. La 512 tenía, sin embargo, una mayor distancia entre ejes, aunque por solamente dos milímetros. El chasis estaba construido con una jaula de caños revestida por hojas de aluminio, según una técnica constructiva que Ferrari siguió utilizando en los años sucesivos. Como los otros vehículos de Fórmula 1 de la época, la 158 y la 512 se caracterizaban por una forma tubular que las hacía parecidas a un cigarro. A los lados de la toma de aire del radiador delantero, la 512 tenía dos tomas suplementarias, ensanchadas en 1965. Tanto en la realización de los chasis como en la evolución de las líneas, Lotus había mostrado el camino a todos los constructores empeñados en el Campeonato Mundial de Fórmula 1, y la Casa de Maranello no fue la excepción. La carrocería de fibra de vidrio caracterizó las nuevas Ferrari de 1964.



FUE LA PRIMERA F1 FERRARI DE 12 CILINDROS DESDE 1951

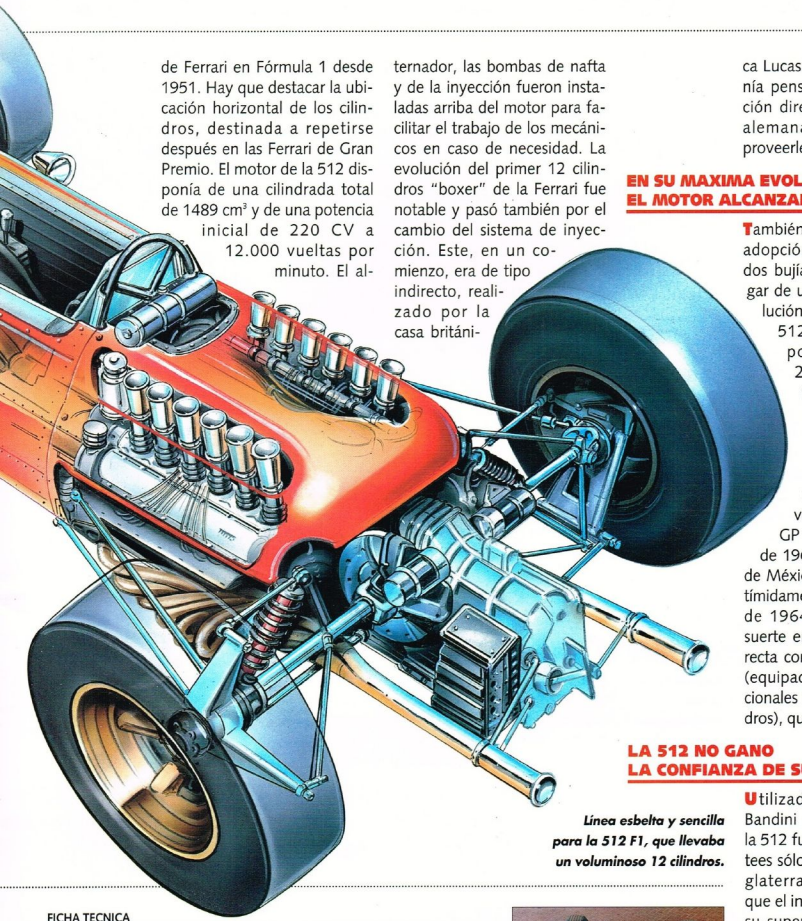
La 512 no superó el límite de peso reglamentario, 475 kilos sin piloto. Tenía dos tanques, ubicados a los lados del piloto, que garantizaban una capacidad de 140 litros. Los frenos eran a disco en las cuatro ruedas, y los traseros estaban ubicados a los lados de la transmisión. El detalle de mayor relieve de la 512 era, obviamente, el motor: el primer 12 cilindros

EL PRIMER MOTOR BOXER DE LA FERRARI

Se necesitaron algunos meses para afinar definitivamente el motor de la 512. Mauro Forghieri, de todas maneras, tuvo un importante acierto cuando ideó el nuevo propulsor de 12 cilindros y 1500 cm^3. El diseño del motor, con los cilindros contrapuestos, estaba destinado a tener mucho éxito, luego de las primeras experiencias con la 512 en 1964 y 1965. La investigación de aquellas temporadas fue muy valiosa para definir el nuevo 12 cilindros boxer de tres litros, que fue utilizado a partir de 1970 sobre la 312 B. Se trata del motor que, desarrollado y mejorado, le permitió a la Ferrari ganar el Campeonato de Pilotos con Lauda en 1975 y 1977, y con Scheckter en 1979, en uno de los períodos más brillantes de la historia de la Casa de Maranello en Fórmula 1. En 1975, '76, '77 y '79, Ferrari ganó, además, el Campeonato de Constructores.

El motor de la 512 F1 tiene una cilindrada unitaria de apenas 124,13 cm^3, con un total de 1489,63 cm^3.

de Ferrari en Fórmula 1 desde 1951. Hay que destacar la ubicación horizontal de los cilindros, destinada a repetirse después en las Ferrari de Gran Premio. El motor de la 512 disponía de una cilindrada total de 1489 cm³ y de una potencia inicial de 220 CV a 12.000 vueltas por minuto. El alternador, las bombas de nafta y de la inyección fueron instaladas arriba del motor para facilitar el trabajo de los mecánicos en caso de necesidad. La evolución del primer 12 cilindros "boxer" de la Ferrari fue notable y pasó también por el cambio del sistema de inyección. Este, en un comienzo, era de tipo indirecto, realizado por la casa británica Lucas. Pero la Ferrari ya tenía pensado utilizar la inyección directa, que la empresa alemana Bosch comenzó a proveerle a partir de 1965.



Línea esbelta y sencilla para la 512 F1, que llevaba un voluminoso 12 cilindros.

EN SU MAXIMA EVOLUCION EL MOTOR ALCANZABA 225 CABALLOS

También hay que subrayar la adopción del encendido con dos bujías por cilindro, en lugar de una. En su última evolución, el 12 cilindros de la 512 llegó a erogar una potencia máxima de 225 CV a 11.500 vueltas por minuto, valores que lo ponían en la cumbre de la categoría.

La Ferrari 512 tuvo una vida bastante breve, que comenzó en el GP de los Estados Unidos de 1964 y terminó en el GP de México de 1965. Se asomó tímidamente a las pistas al final de 1964, y no tuvo mucha suerte en la confrontación directa con los Lotus y los BRM (equipados con más convencionales motores de ocho cilindros), que dominaron en 1965.

LA 512 NO GANO LA CONFIANZA DE SURTEES

Utilizada regularmente por Bandini en todo ese período, la 512 fue usada por John Surtees sólo a partir del GP de Inglaterra de 1965, luego de que el inglés se convenciera de su superioridad sobre la 158, que el año anterior le había permitido llegar al Campeonato del Mundo. Una carrera aparentemente poco afortunada, entonces: pero, si bien no fue generosa en resultados de prestigio, la 512 fue igualmente una monoplaza muy importante para la Ferrari, porque permitió investigar y experimentar soluciones que, en los años 70, iban a ser ganadoras.

FICHA TECNICA

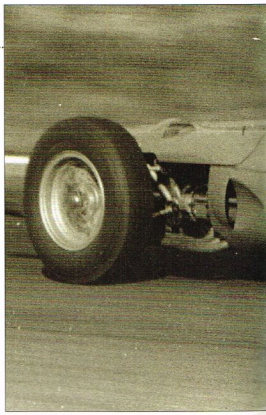
Motor:	central longitudinal, 12 cilindros en V a 180°, diámetro por carrera 56 x 50,4 mm, cilindrada 1489,6 cm³, compresión 9,8:1
Potencia:	225 CV a 11.500 rpm
Distribución:	2 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección indirecta Lucas / inyección directa Bosch
Transmisión:	tracción trasera, cambio longitudinal de 5 velocidades + MA, diferencial autobloqueante ZF
Llantas:	delanteras y traseras de 13 pulgadas
Neumáticos:	Dunlop
Suspensiones:	independientes, con cuadriláteros deformables, balancines superiores y triángulos inferiores
Dirección y frenos:	cremallera; discos en las cuatro ruedas (traseros "inboard")
Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de acero con paneles de aluminio
Paso:	2,40 metros
Dimensiones externas:	3,95/1,42/0,76 m. Eje delantero 1,35 m, eje trasero 1,34 m
Capacidad de tanques y peso:	140 litros. 475 kilos
Velocidad:	según las relaciones de caja
Producción:	de 1964 a 1965

Una vista desde arriba de la 512 F1.

LAS FERRARI DE COMPETICION

HISTORIA DE LA F1

1961, el Cavallino vuelve al podio



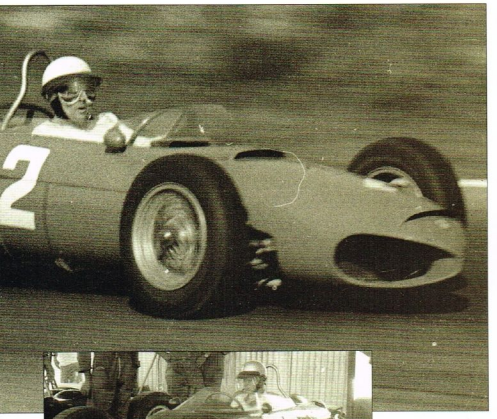
La 156 F1 con motor trasero, diseñada por Carlo Chiti, le permitió a Phil Hill coronarse campeón del mundo. La Casa de Maranello ganó 5 de las 7 carreras en las que participó.

En 1961, el reglamento de la Fórmula 1 fue modificado: el límite de cilindrada total fue reducido a 1500 cm³. La Ferrari, gracias a la clara superioridad de sus motores, se encontró enseguida en ventaja con respecto a sus competidores. Al término de una temporada que estuvo marcada por un episodio trágico, el estadounidense Phil Hill se coronó campeón del mundo, delante de su compañero de equipo, von Trips, fallecido en un accidente en Monza. Ferrari ganó 5 de los 7 GP en los que participó, logrando de esta manera también el Mundial de Constructores.

Largada del GP de Italia de 1961: mandan las Ferrari; los demás, detrás.

SOLO STIRLING MOSS RESISTIO EL ENORME PODER DE FERRARI

En el GP de Mónaco, Stirling Moss, al volante de un Lotus-Climax, logró imponerse luego de una breve escapada inicial de la Ferrari de Ginther. Segundo fue el mismo Ginther, que precedió a sus compañeros de equipo Hill y von Trips, mientras que quinto y sexto llegaron Gurney y McLaren.
En Zandvoort, en ocasión del GP de Holanda, terminaron la carrera todos los autos de la largada (15), hecho único en la historia de la Fórmula 1. La Ferrari, que utilizaba versiones más evolucionadas del motor, dominó con von Trips y Hill, que llegaron en ese orden a la bandera a cuadros. Tercero fue Clark con Lotus, delante de su coequiper Moss, de la Ferrari de Ginther y del Cooper de Brabham. En Bélgica, en Spa-Francorchamps, el dominio de Ferrari fue total, ya desde las pruebas. En la llegada, Phil Hill precedió, en este orden, a sus compañeros von Trips, Ginther



GP de Alemania 1961: Nino Vaccarella con la 156.

GP de Italia de 1961: Phil Hill, campeón, con la 156 F1.

1961: EL AÑO DEL MURO DE BERLIN

Política: *Se construye el Muro de Berlín. Los Estados Unidos y Cuba rompen relaciones y se produce un frustrado intento de invasión a la isla.*

Cine: *Vittorio Gasman y su Lancia Aurelia B24 son protagonistas de Il sorpasso, el célebre film de Dino Risi.*

Conquista del espacio: *La Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas lanza su primer vuelo espacial tripulado; Yuri Gagarin se convierte en el primer "cosmonauta".*

Televisión: *Ettore Bernabei es nombrado director de la cadena oficial italiana (RAI), a la que dirigirá hasta 1975.*

1961: LOS RESULTADOS DE LA FERRARI

GP de Mónaco, *14 de mayo*	*2° Ginther, 3° Hill, 4° von Trips*
GP de Holanda, *22 de mayo*	*1° von Trips, 2° Hill, 5° Ginther*
GP de Bélgica, *18 de junio*	*1° Hill, 2° von Trips, 3° Ginther, 4° Gendebien*
GP de Francia, *2 de julio*	*1° Baghetti*
GP de Inglaterra, *15 de julio*	*1° von Trips, 2° Hill, 3° Ginther*
GP de Alemania, *6 de agosto*	*2° von Trips, 3° Hill*
GP de Italia, *10 de septiembre*	*1° Hill*

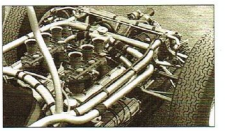
y Gendebien. Surtees, con Cooper, finalizó en la quinta posición, delante del Porsche de Gurney. En el GP de Francia, en Reims, el debutante Giancarlo Baghetti condujo la Ferrari que en Bélgica había manejado Gendebien. El joven piloto italiano, luego de los abandonos de Hill, von Trips y Ginther, logró una hazaña nunca repetida hasta ahora: ganar un GP mundialista en un debut en Fórmula 1. Venció al Porsche de Gurney, en un memorable final, entrando en la historia del automovilismo. Tercero fue Clark, que superó a Ireland, McLaren y Graham Hill.

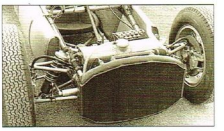
Desde arriba, el motor de la 156 F1, el radiador, y Ritchie Ginther corriendo en Monza durante el GP de Italia 1961.

Bajo la lluvia, von Trips ganó el GP de Inglaterra en Aintree, desprendiéndose de Hill y Ginther.

LA CLASIFICACION DEL MUNDIAL

Piloto	Auto	Puntos	Victorias
P. Hill	*Ferrari*	*34 (38)*	*2 (B,I)*
Von Trips	*Ferrari*	*33*	*2 (NL,GB)*
Gurney	*Porsche*	*21*	
Moss	*Lotus-Climax*	*21*	*2 (MC,D)*
Ginther	*Ferrari*	*16*	
Ireland	*Lotus-Climax*	*12*	*1 (EE. UU.)*
Clark	*Lotus-Climax*	*11*	
McLaren	*Cooper-Climax*	*11*	
Baghetti	*Ferrari*	*9*	*1 (F)*
Brooks	*BRM-Climax*	*6*	
Brabham	*Cooper-Climax*	*4*	
Surtees	*Cooper-Climax*	*4*	
Bonnier	*Porsche*	*3*	
Gendebien	*Ferrari y Lotus*	*3*	
G. Hill	*BRM-Climax*	*3*	
Lewis	*Cooper-Climax*	*3*	
Salvadori	*Cooper-Climax*	*2*	





TRAGEDIA EN EL GP DE ITALIA: MUERE WOLFGANG VON TRIPS

En el legendario Nürburgring, Stirling Moss, gracias a la complicidad de la lluvia, logró con su Lotus-Climax la hazaña de vencer a las Ferrari de von Trips y Hill.

Estos últimos competían entre sí por el título mundial, cuando se disputó el GP de Italia en Monza. La carrera es recordada por el trágico accidente que le costó la vida a von Trips y a 14 espectadores, luego de que su Ferrari fuese chocada por el Lotus de Clark al frenar antes de la curva parabólica, en la segunda vuelta. Phil Hill ganó la prueba y fue el primer piloto estadounidense que ganó el Campeonato del Mundo. Luego de la tragedia de Monza, Ferrari no se presentó en el GP de los Estados Unidos en Watkins Glen, donde, tras un largo duelo entre Brabham y Moss, ganó por primera vez Ireland, con Lotus-Climax.

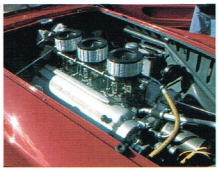
LAS FERRARI DE COMPETICION

LAS SPORT PROTOTIPO

340 MM, botecito ganador

1953: sólo corre un año, pero se adjudica un gran número de pruebas, incluidas las Mil Millas, conquistando a fin de temporada el primer Campeonato del Mundo para autos sport. Su secreto: un motor potente y confiable.

Fue gracias a la potencia y confiabilidad de las 340 MM que Ferrari se adjudicó la primera edición del Campeonato Mundial para autos sport, instituido justamente en 1953, contra una aguerrida competencia. Porque las 340 MM eran vehículos sumamente eficaces en las manos de los pilotos de Maranello y temibles incluso en las escuderías privadas; veloces en pista pero también sobre los malos asfaltos mexicanos de la Carrera Panamericana.



A la izquierda, la 340 MM en las Mil Millas de 1953. Arriba, el motor de la Ferrari 340 MM.

EN 1953 LA 340 MM FUE LA REINA DE LA CASA

Para la temporada 1953, la Ferrari realizó vehículos específicos para cada categoría: la 166 MM para la Sport hasta dos litros, la 250 MM para la categoría 3 litros y, por último, la grande y potente 340 MM, equipada con un V12 de 4,1 litros (como siempre, el nombre del auto deriva de la cilindrada unitaria, en este caso, precisamente, de 340 cm^3). La potencia del gran 12 cilindros variaba entre los 280 y los 300 caballos. El chasis tenía un paso bastante largo: 2,50 metros en los primeros ejemplares, las "barchettas" carrozadas por Vignale y Touring. A éstas se sumaron más tarde las espléndidas berlinettas Pinin Farina, con paso alargado a 2,60 metros. El debut de la 340 MM fue un victorioso galope de Luigi Villoresi en la Vuelta de Sicilia, al comienzo de abril. Un par de semanas más tarde, la Ferrari presenta un equipazo en Brescia, para las Mil Millas, segunda prueba del Campeonato Sport (en la primera, las 12 Horas de Sebring, Ferrari no participó oficialmente; la 166 MM privada de Lunken y Hassen llegó, de todos modos, sexta, conquistando un punto para la Casa).

La línea de la 340 MM es inconfundible.

EN LAS MIL MILLAS PARTICIPARON AUTOS OFICIALES Y PRIVADOS

Eran nada menos que siete los autos oficiales: además de tres 250 MM, había cuatro 340 MM, dos spider Touring confiadas a Villoresi-Cassani y Fa-

La Ferrari 340 carrozada por Touring, fotografiada en 1951.

El mismo auto que aparece en la foto pequeña debajo del título, oportunamente restaurado, participó recientemente en una reunión reservada a los grandes autos del Cavallino Rampante.

rina-Parenti, y dos "barchettas" Vignale para Giannino Marzotto-Crosara y Cole-Vandelli (el piloto estadounidense ya había negociado su compra, y por eso pudo presentarla pintada de azul con la franja inferior blanca, los colores de carrera estadounidenses). También hubo muchos autos privados. En total, eran 26 los autos del Cavallino presentes en Brescia.

Lamentablemente, una serie de inconvenientes mecánicos y de accidentes diezmó la armada de Maranello: en Siena, durante el trayecto entre Roma y Brescia, sólo quedaban en carrera seis Ferrari. Entre ellas, estaba la 340 MM de Giannino Marzotto, que con su fiel Crosara ya había ganado la edición 1950 de las Mil Millas. La experiencia le permitió al piloto véneto reducir cada vez más la distancia con la Alfa Romeo de Juan Manuel Fangio, líder indiscutido de la carrera desde el comienzo, y llegar a sus espaldas justo antes de encarar el paso de la Futa. En esas rutas, que él conocía muy bien, Marzotto atacó al argentino y lo superó, aumentando su ritmo en forma impresionante.

EN LAS LARGAS RECTAS LA 340 MM DESARROLLABA SU POTENCIA

Sobre las largas rectas que desde Bolonia llevan a Brescia, la potencia de la 340 MM de Marzotto, vistosa y agresiva en su librea roja y negra, se lanzó a una velocidad inalcanzable:

UN VEHICULO SUPER COMPETITIVO

Con las 340 MM de la Escudería Ferrari obtuvieron grandes resultados tanto famosos pilotos profesionales (Alberto Ascari, Luigi Villoresi, Mike Hawthorn, Luigi Farina y Umberto Maglioli), como amateurs (los hermanos Giannino y Paolo Marzotto, Franco Cornacchia y Luigi Chinetti), que se destacaron con la potente 4,1 litros de Maranello. Hay que recordar también al joven piloto francés "Pagnibon", seudónimo de Pierre Boncompagni, quien, al volante de la 340 MM, ganó en Montlhéry la Copa de Primavera, y que perdió la vida pocos días después, conduciendo el mismo vehículo. La única 340 MM privada de la temporada 1953 fue la "barchetta" azul y blanca de Vignale, vendida por la Ferrari a Tom Cole luego de las Mil Millas: con este vehículo, el piloto estadounidense obtuvo muchos resultados, entre ellos, el segundo puesto en el Daily Express Trophy en la pista de Silverstone, detrás de Mike Hawthorn.

1953: LOS RESULTADOS DE LA 340 MM

Carrera	Fecha	Piloto	Resultado
Giro de Sicilia	*12. 4.1953*	*L. Villoresi*	*1°*
Mil Millas	*25. 4.1953*	*Marzotto/Crosara*	*1°*
		Cole/Vandelli	*4°*
		Villoresi/Cassani	*retirados*
		Farina/Parenti	*retirados*
Daily Exp. Trophy	*10.5.1953*	*M. Hawthorn*	*1°*
		T. Cole	*2°*
Copa Printemps (Montlhéry)	*31.5.1953*	*'Pagnibon' (P. Boncompagni)*	*1°*
24 Horas de Le Mans	*13. 6.1953*	*Hawthorn/Farina*	*retirados*
		Paolo/Gianni Marzotto	*5°*
		Ascari/Villoresi	*retirados*
		Cole/Chinetti	*accidente*
12 Horas de Reims	*5.7.1953*	*Maglioli/Carini*	*descalific.*
24 Horas de Spa	*25.7.1953*	*Hawthorn/Farina*	*1°*
		Ascari/Villoresi	*retirados*
		Maglioli/Carini	*retirados*
Senigallia	*9.8.1953*	*P. Marzotto*	*1°*
		L. Villoresi	*retirados*
12 Horas de Pescara	*16.8.1953*	*Hawthorn/Maglioli*	*1°*
		Villoresi/P. Marzotto	*retirados*
1000 Km ADAC	*30.8.1953*	*Ascari/Farina*	*1°*
Carrera Panamericana		*Mancini/Salviati*	*4°*
		Stagnoli/Scotuzzi	*accidente*
		Maglioli/Ricci	*6°*
		Maglioli/Cassini	*retirados*

Llantas con rayos para la 340 MM.

FICHA TECNICA

Motor:	delantero longitudinal, 12 cilindros en V, diámetro por carrera 80 x 68 mm, cilindrada 4101 cm³ (luego 4522 cm³)
Distribución:	monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 40 DCF
Encendido:	por distribuidor (magneto en algún caso)
Potencia:	280 CV (310 CV) a 6600 rpm
Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de acero, carrocería de aluminio
Tracción:	trasera, cambio de 5 velocidades + MA
Suspensiones:	del. independientes, tras. con puente rígido
Dirección:	cremallera
Frenos:	tambores
Llantas:	con rayos Borrani de 16 pulgadas
Dimensiones:	paso 2,50 metros (2,60 las berlinettas Pinin Farina)
Peso:	850 kilos
Unidades producidas:	10 en 1953
Números de chasis:	0268/AM, 0294/AM (spider Touring), 0280/AM, 0284/AM, 0286/AM, 0324/AM, 0350/AM (spider Vignale), 0318/AM, 0320/AM, 0322/AM (berlinetta Pinin Farina)

llegó primera a la meta, con una ventaja de nada menos que 11 minutos sobre Fangio. Tercera fue la Lancia de Bonetto. Detrás suyo apareció sorpresivamente la 340 MM azul y blanca de Cole y Vandelli, que conquistó otros puntos preciosos. Las 24 Horas de Le Mans, programadas para el 13 de junio, uno de los eventos más importantes del mundo del automóvil, era la tercera prueba del Campeonato Mundial Sport. Para la ocasión la Ferrari realizó tres nuevos autos: las espléndidas berlinettas carrozadas por Pinin Farina, con el chasis reforzado en el tren trasero y con el paso alargado a 2,60 metros. Los autos, confiados a Hawthorn-Farina y a los hermanos Paolo y Gianni Marzotto, llevaban el clásico 4,1 litros con encendido magnético, mientras que la tercera (conducida por Villoresi-Ascari) tenía un poderosísimo 4,5 litros, el motor preparado para las 500 Millas de Indianápolis de 1952.

LOS AUTOS PRIVADOS DIERON UNA MANO A LOS OFICIALES

A estos autos se sumó la 340 MM privada con los colores americanos de Tom Cole, ayudado en la ocasión por Luigi Chinetti. Desde el comienzo, la carrera fue una lucha tremenda entre el Jaguar C-Type de Stirling Moss y la berlinetta Ferrari 4,5 litros de Luigi Villoresi. Las 340 MM fueron diezmadas por la mala suerte: Hawthorn fue descalificado por una extraña interpretación de los reglamentos, mientras que Tom Cole falleció, traicionado por su amado auto azul y blanco, en la curva de la Maison Blanche. También la 4,5 litros tuvo que abandonar, por lo que la única 340 MM que terminó la carrera

en las monoplazas: la escudería decidió suspender los programas deportivos después del Gran Premio de Italia en septiembre, para preparar los autos para la temporada siguiente. No hubo, entonces, Ferrari oficiales en las últimas dos pruebas del Campeonato Sport, el Tourist Trophy y la Carrera Panamericana. Pero en esta última participó el concesionario milanés Franco Cornacchia, por cuenta de la Casa, que le confió cuatro berlinettas con motor 4,5 litros.

La carrera mexicana no fue de las más afortunadas para los autos del Cavallino: un trágico accidente le costó la vida a Stagnoli y Scotuzzi y, además, Umberto Maglioli perdió una

Los interiores: volante de madera, butacas de cuero.

El 12 cilindros de la 340 MM daba una potencia de 280 caballos.

fue la de los hermanos Marzotto: un honroso quinto puesto.

La cuarta prueba del Campeonato Sport fueron las 24 Horas de Spa-Francorchamps. No se presentaron otros equipos oficiales además de la Ferrari, por lo que se pensó que la carrera iba a ser un paseo. En cambio, una serie de problemas mecánicos sacaron de la competencia a casi todos los autos, y sólo la increíble fuerza y tenacidad de Mike Hawthorn llevaron a la victoria a la 340 MM berlinetta, con un semieje casi destruido. Quinta cita del campeonato fueron los Mil Kilómetros ADAC en Nürburgring. Se apostó al motor de 4,5 litros, montado sobre la berlinetta de Hawthorn-Farina y sobre la "barchetta" de Ascari-Villoresi.

EN NÜRBURGRING ASCARI Y FARINA DESBARATAN A LOS COMPETIDORES

Luego de que el motor de este último cediera en las pruebas, se cambiaron las tripulaciones: sólo largó la pareja Ascari-Farina con la "barchetta", equipada con el motor de la berlineta. Una jugada correcta: Ascari tomó la delantera ya en las primeras fases de la carrera y, junto a Farina, conservó la posición hasta el final. Pero la Ferrari tenía que pensar también

La chapa de propiedad.

La trompa de la 340 MM es una de las que marcaron la historia de los años 50.

rueda cuando corría a más de 200 Km/h para conservar su tercer lugar. Cornacchia le cedió su auto, pero el retraso acumulado no le permitió a Maglioli más que una sexta posición en la clasificación general. Le fue mejor a Mancini y Salviati, que llevaron su 340 MM al cuarto puesto. Y los puntos conquistados por ellos le permitieron a la Escudería Ferrari conquistar el primer Campeonato del Mundo para autos Sport.

Mondial 8, la desairada

1980: nació una 2+2 de líneas cuadradas que sustituyó a la 308 GT4. No gustó en Italia y tuvo éxito, sobre todo, en Norteamérica. Desde 1982, el motor V8 dispuso de cuatro válvulas por cilindro.

La Mondial 8 fue uno de los autos de serie del Cavallino menos amado de los últimos años, tanto por la clientela (que no perdonó nunca las escasas prestaciones de las primeras unidades) como por el gran público, que no la identificaba como una verdadera Ferrari. Sin embargo, en los primeros, seguramente difíciles, años 80, el mantenimiento de la Casa se debió, en buena medida, a las ventas de este hermoso auto, valorado en Estados Unidos más que en Italia.

El logotipo colocado en la cola.

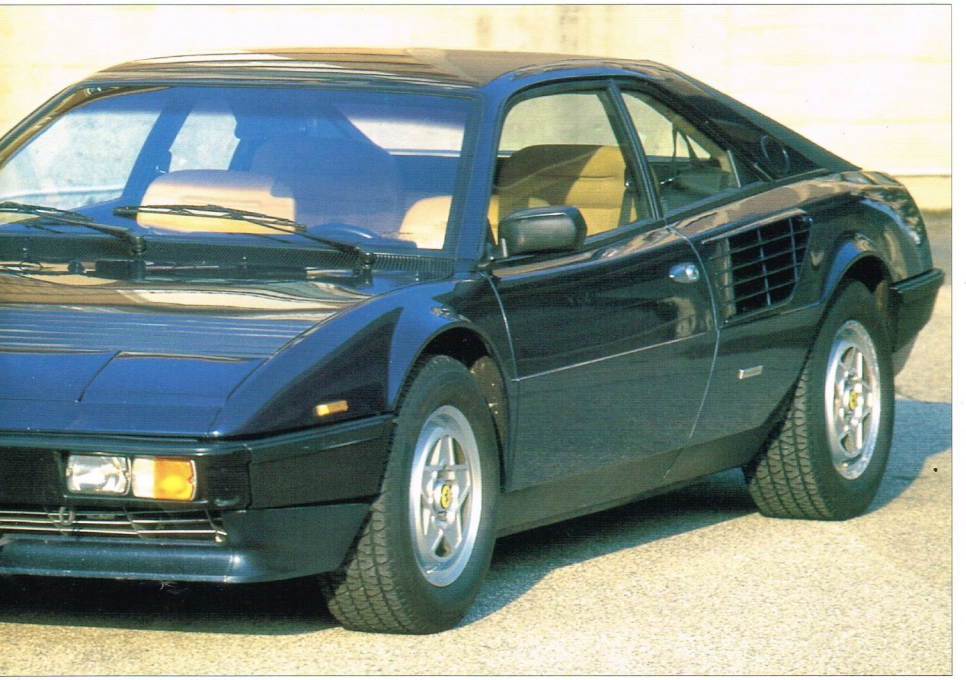
LAS FERRARI 2+2 NO ENTUSIASMARON NUNCA AL PUBLICO

Por otra parte, las Ferrari 2+2 (dotadas de dos pequeños sitios traseros que se suman a los dos delanteros) nunca encendieron los corazones de los apasionados italianos. Demasiado cómodas, demasiado tranquilas para una marca que es sinónimo de deportividad sobre cuatro ruedas. En el caso de la Mondial, además, se suma la herencia de la Dino 308 GT4: la primera Ferrari de serie carrozada por Bertone, llena de cualidades pero con el pecado original de no tener el Cavallino sobre el capot y por esto, injustamente, nunca aceptada del todo. Para la Mondial, en cambio, la marca es la correcta. En el catálogo Ferrari de 1980 existía ya otro auto de cuatro asientos, la gran 400 con mecánica tradicional y carrocería de tres volúmenes, pero con un precio muy elevado. La idea de acompañarla con un modelo más económico, con la mecánica de las pequeñas ocho cilindros y una línea más moderna y agresiva, no parece disparatada. Y, en el papel, la Mondial poseía todos los ingredientes, estéticos y mecánicos, para ser un éxito como sus hermanas más deportivas, las 308 GTB-GTS.

Los faros traseros son los mismos de la serie 308 GTB-GTS.

LINEA PININFARINA CHASIS DE TUBOS DE ACERO

La carrocería fue obra de Pininfarina, que vistió con líneas sobrias un chasis jaula de caños de acero, mucho más largo de lo acostumbrado: la distancia entre ejes, de 2,65 metros, es casi la de un sedán, no la de un deportivo. Para darle vuelo,



el carrocero de Turín tuvo que repensar el concepto mismo de auto deportivo, normalmente caracterizado por un largo capot y una cola breve. La Mondial es todo lo contrario: la trompa, corta e inclinada, parece la continuación ideal del parabrisas, mientras que la parte central y, sobre todo, la cola, son largas e imponentes. Para hacer más esbeltos los laterales, las tomas de aire del motor, por debajo de los cristales traseros, tienen forma simétrica con estos últimos, mientras que los parantes traseros (protegidos por un marco de goma negra) se alargan casi hasta el borde del capot del motor. La cola trunca es quizá la parte más tradicional de una Ferrari: las dobles ópticas redondas, a los lados de la patente, son las mismas que las usadas en las GTB, mientras que por debajo del paragolpes se asoman cuatro caños de escape cromados. A pesar de los esfuerzos de Pininfarina, el auto no entusiasmó al público: el habitáculo parece estar demasiado adelante.

MOTOR TRASERO, CUATRO ASIENTOS

En 1980 el mercado no estaba todavía listo para apreciar lo novedoso de ese concepto. Por otra parte, era el precio que había que pagar para reunir un motor en posición central y un habitáculo para cuatro personas. Las dimensiones del motor impiden tener espacio suficiente, por lo menos en el sentido longitudinal: el que se sienta atrás tiene un cómodo asiento, pero muy poco espacio para las piernas. También el conductor se tiene que resignar a contorsiones para entrar en el auto y llegar a los pedales, que están corridos hacia el centro del vehículo, y no están alineados con el volante.

La línea de la Mondial 8 nació por exigencias técnicas: tenía que hospedar un motor trasero y ofrecer cuatro lugares cómodos.

ALGUNOS DETALLES SE PODIAN PERFECCIONAR

Además, el autorradio está ubicado en el túnel central, muy hacia atrás (sólo logra accionarlo bien quien esté

sentado en las butacas traseras), y los comandos del aire acondicionado sólo están al alcance de quien se sitúe en la butaca delantera derecha, y no del conductor.

BUTACAS DEPORTIVAS Y COMODAS

Lamentablemente, estos defectos desplazan a un segundo plano todos los aspectos positivos del habitáculo. El diseño de butacas y panel, por ejemplo, es digno de la mejor escuela italiana. Los asientos tienen una forma prácticamente perfecta, son cómodos y aptos, además, para adaptarse bien al cuerpo en las exigencias del manejo deportivo. Pueden ser íntegramente de cuero Connolly o de un tapizado combinado de cuero y tejido de lana (realizado por la casa Ermenegildo Zegna), más confortable, ya que es fresco en verano y caliente en invierno.

EL ACONDICIONADOR DE AIRE VIENE DE SERIE

La abundante dotación de serie de la Mondial incluye el equipo de aire acondicionado. Pero con eso no alcanza.

FICHA TECNICA
(entre paréntesis, los datos de la versión cuatro válvulas)

Motor: 8 cilindros en V a 90°, trasero transversal, diámetro por carrera 81 x 71 mm, cilindrada 2926 cm³

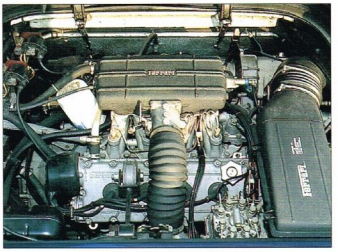
Distribución:	biárbol a la cabeza por bancada, 2 válvulas por cilindro (4 válvulas)
Alimentación:	inyección Bosch K Jetronic
Potencia:	214 CV a 6600 rpm (240 CV a 7000 rpm)
Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de acero con carrocería sobrepuesta de acero, berlineta 2+2 lugares
Tracción:	trasera, cambio de 5 marchas + MA
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Frenos:	discos autoventilados, con servo
Dirección:	cremallera
Neumáticos:	240/55 VR-390
Dimensiones:	4,58/1,79/1,25 m
Peso:	1515 kilos
Velocidad máxima:	220 Km/h
Aceleración de 0 a 100 Km/h:	8,3 segundos
Aceleración de 0 a 1000 m:	27,2 segundos

LA LANA ADEMAS DEL CUERO

El dominio absoluto del cuero Connolly en los habitáculos de las Ferrari duró más de treinta años. Luego llegó la Mondial 8, que como alternativa ofrecía una combinación de cuero y tejido de lana de Ermenegildo Zegna. Los clientes Ferrari del norte de Europa habían pedido esta posibilidad: la lana ofrece un mayor confort en los climas continentales, con inviernos muy fríos y veranos muy calurosos. Lo curioso de la historia es que no fueron necesarios estudios de mercado especiales para conocer esta exigencia de la clientela: alcanzó con escuchar a los numerosos compradores que llegaban a Maranello para retirar su auto directamente de fábrica. Una linda tradición, que permite conocer muy bien el mercado de la Casa.

La Mondial 8 en la versión deportiva con cuatro válvulas.

Interiores de cuero Connolly.



Porque, desde siempre, son las performances la verdadera tarjeta de presentación de una Ferrari.

LA MONDIAL ERA MAS LENTA QUE LA DINO 308 GT4

El ruido del arranque era suave por la presencia de la inyección electrónica en lugar de los carburadores tradicionales. Pero una vez en marcha, la Mondial es claramente más lenta que la anterior 308 GT4. Esto, un ferrarista que se respete no lo puede tolerar. La culpa de las menores prestaciones hay que buscarla en la diferencia de peso (la Mondial pesa casi 200 kilos más que la GT4), pero, sobre todo, en la búsqueda desesperada de consumos más reducidos, una herencia de la crisis petrolera de los años 70: en este aspecto, la nueva Ferrari mostraba una mejoría de casi el 20 por ciento. Los cambios requieren cierta dosis de energía para entrar las marchas en la parrilla cromada del selector, pero el embrague es más blando. La dirección es pesada para estacionar, pero con la velocidad se hace cada vez más suave: parece que el auto invita a viajar rápido. A cualquier velocidad, de todas maneras, la Mondial ofrece un elevado confort, con excepción del ruido del motor, que parece estar dentro del habitáculo.

El V8 de la Mondial 8 tiene 214 CV. El de cuatro válvulas llega a 240.

EN 1982 LLEGO LA VERSION CUATRO VALVULAS

Pero los clientes Ferrari quieren prestaciones, no comodidad. Por eso, a mediados de 1982, luego de un par de años difíciles desde el punto de vista comercial en Italia, la Mondial se volvió de cuatro válvulas. Como las 308 GTB y GTS, también la 2+2 recibió el nuevo motor con tapa de cuatro válvulas por cilindro: la potencia subió a 240 CV y, además, cambió esencialmente la manera en la que era erogada, con un "crescendo" vigoroso hasta el máximo régimen (que también se elevó de 6600 a 7000 vueltas por minuto). Y, finalmente, comenzaron a elevarse también las ventas.

LOS PURISTAS PREFERIAN LA 308 GTB

Para los apasionados del Cavallino, la Mondial 8 no era una verdadera Ferrari. Para ellos era mucho mejor su hermana de dos asientos, la 308 GTB, disponible también en la versión GTS (con techo removible). En primer lugar, por la línea: en la cumbre de la línea Ferrari de aquel entonces estaba la 512 BB, y la 308 seguía ese estilo, de manera aún más equilibrada. La diferencia de peso entre la Mondial y las 308 hacía que éstas fuesen claramente más veloces y tuviesen mayor aceleración. También el desempeño en ruta era totalmente distinto: la configuración rígida de las 308 las hacía, quizá, poco confortables, pero mucho más aptas para un manejo agresivo. El motor 8 cilindros en V pobre en caballos en los bajos regímenes, pero potente en los altos: 214 caballos en la versión con dos válvulas y 240 en la de cuatro.

LOS PILOTOS

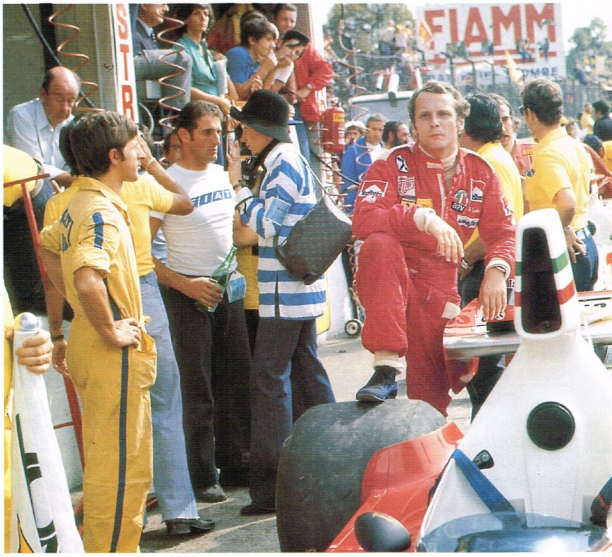
Niki Lauda, el campeón con sangre fría

Con la Ferrari tuvo una relación tormentosa pero exitosa, que lo llevó a ganar dos de los tres títulos de su carrera. El austríaco comenzó a correr en 1968.

Personaje multifacético, discutido, amado y odiado, Andreas Nikolaus Lauda, apodado Niki, logró, uno tras otro, los objetivos que se había propuesto, transitando por el deporte y por la vida con el más lúcido racionalismo y con un pragmatismo de hierro.

SU IDOLO ERA JOCHEN RINDT

Nacido en Viena el 22 de febrero de 1949 en el seno de una adinerada familia de industriales, la idea de trabajar en la empresa del padre ni siquiera rozó su mente. Sus sueños eran muy distintos, y su ídolo era Jochen Rindt. Niki debutó en 1968: logró sus primeros resultados con un Mini Cooper S; luego, con un Porsche 911 y, en 1969, con un Porsche 908 y una monoplaza de Fórmula V. Comenzó a destacarse en 1970, a pesar de conducir un McNamara, un F3 poco competitivo (victorias: ninguna). Luego, en 1971, llegó la primera oportunidad de su carrera.



GP de Italia 1975: Niki Lauda rodeado por el público en los boxes de Monza.

Niki Lauda, ganador del GP de Holanda 1977, en el podio.

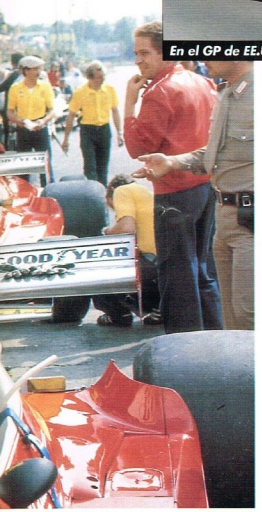
PARA PODER CORRER PIDIO UN PRESTAMO BANCARIO

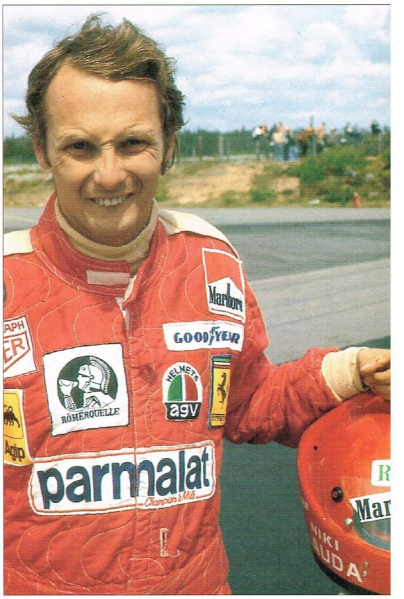
Obtuvo de un banco un préstamo de 35 mil libras y financió su participación en el Europeo de F2, al comando de un March, tampoco muy bueno (pocos

LA CARRERA DE NIKI LAUDA

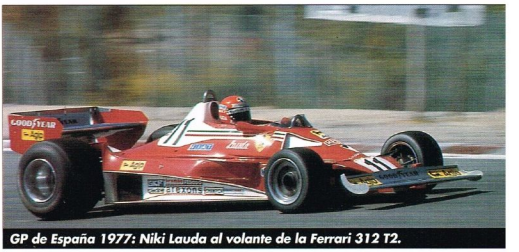
Niki Lauda (Viena, 22 de febrero de 1949) fue uno de los grandes protagonistas del mundo de las carreras entre 1974 y 1985. Supo sobresalir por su estilo prolijo, sensibilidad mecánica e inteligencia táctica, afirmándose como un campeón completo. Conquistó tres títulos mundiales F1 (1975 y 1977 con Ferrari y 1984 con McLaren TAG Porsche). Disputó 171 grandes premios, ganó 25 de ellos y 25 veces marcó la vuelta más rápida en carrera. También conquistó 24 pole positions y 31 largadas en la primera fila. Recorrió 1620 vueltas en la primera posición, por un total de 7188 kilómetros. Además, participó en otras 117 competiciones (pruebas de Fórmula 1 no válidas para el Mundial, carreras de las categorías Turismo, Gran Turismo, Sport, Fórmula 2, Fórmula 3 y Fórmula Volkswagen), en las que obtuvo otras 24 victorias. En 1976, se casó con Marlene Knaus, con quien tuvo dos hijos, Lucas (1979) y Mathias (1981).

En el GP de EE.UU. Oeste (Long Beach) de 1977.





Lauda con el buzo que usaba cuando corría con Ferrari.



GP de España 1977: Niki Lauda al volante de la Ferrari 312 T2.

puntos y muchos abandonos). Sin embargo, en esa temporada Niki logró debutar en Fórmula 1 en el GP de Austria: rompió el motor y abandonó, pero ya el camino estaba abierto.

March le ofreció un auto para el Mundial 1972, BRM hizo lo mismo para 1973 (otros años de pocas satisfacciones), hasta que, en 1974, llegó el llamado de Ferrari. Lauda demostró enseguida ser un excelente piloto de pruebas y un ganador: fue primero en España y Holanda, y cuarto en el Mundial. En 1975, Niki se impuso en cinco grandes premios y se quedó con el título.

Todos esperaban el doblete en 1976, y a mitad de la temporada su ventaja parecía inalcanzable. Pero el 1° de agosto, en Nürburgring, su Ferrari salió de pista y se incendió. Lauda se salvó por milagro, después de que se temiera por su vida. Pero se recuperó muy rápidamente y en menos de cuarenta días estaba otra vez en la pista de Monza, para el Gran Premio de Italia. Su rostro estaba casi desfigurado, sufrió muchísimo, pero llegó cuarto. Después, en la última prueba, el GP de Japón, bajo una lluvia torrencial y todavía con problemas en un ojo, abandonó tras recorrer una sola vuelta.

EN 1976 MUCHOS CREYERON QUE NIKI ESTABA ACABADO

Hunt se quedó con el Mundial y Niki fue sepultado por críticas impiadosas. Muchos pensaron que estaba acabado. Pero se equivocaban. En 1977 fue otra vez el más fuerte, reconquistó el título, dejó Ferrari y se pasó a Brabham. Dos años poco brillantes y, a fines de 1979, el anuncio: Lauda dejaba las carreras para dedicar todo su tiempo a la compañía aérea que había fundado, la Lauda Air.

EN 1981 UNA DECISION DIFICIL: LAUDA VOLVIO A CORRER

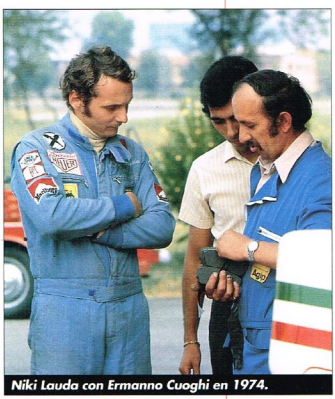
Pero nuevamente, a fines de 1981, otro golpe de efecto:

LOS MECANICOS

Lauda volvió a correr en la F1 con McLaren. ¿Un invento publicitario? Niki fue categórico: "Hay que juzgarme dentro de tres carreras", dijo. Y en la tercera carrera de 1982, en Long Beach, otra vez fue primero. El período siguiente no fue muy bueno, porque Lauda pensaba poco en las carreras y mucho en la preparación del nuevo motor TAG Porsche que McLaren utilizó en 1983. En 1984, Niki tuvo un único rival, su compañero de equipo Alain Prost. Los dos lucharon desde la primera hasta la última carrera y, al final, con una ventaja de medio punto, el campeón del mundo fue otra vez Niki. En 1985, llegó su salida definitiva de la escena competitiva, pero su experiencia y su sagacidad no se perdieron. En 1992 fue llamado por la Ferrari como consultor especial. Quien lo llamó fue el presidente Luca Cordero di Montezemolo, director deportivo del equipo del Cavallino en 1975, en la época del primer título mundial ganado por Niki Lauda.

Ermanno Cuoghi, el escudero de Lauda

Modenés, aprendió el trabajo sobre la marcha, hasta llegar a ser el responsable de la monoplaza del piloto austríaco, y siguió a Niki en Brabham cuando éste dejó la Escudería Ferrari.

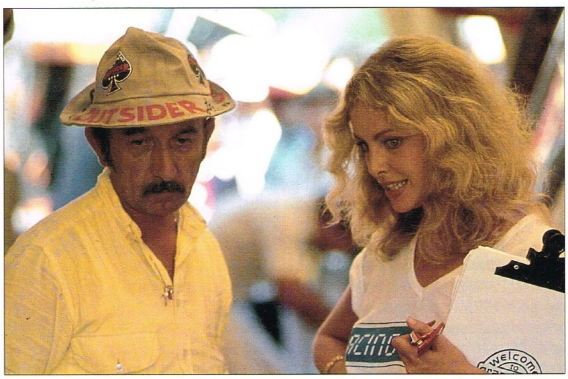


Niki Lauda con Ermanno Cuoghi en 1974.

La historia de Ermanno Cuoghi es la de un autodidacta con éxito. Nacido en Módena el 5 de mayo de 1935, no estudió más que la primaria y una escuela de iniciación profesional que no terminó ("nunca me arrepentiré lo suficiente", se lamentaba).

ANTES DE SER MECANICO FUE REPRESENTANTE DE COMERCIO

Tuvo diferentes trabajos, entre ellos, el de representante de comercio, antes de reconocer en la mecánica la pasión dominante de su vida y entregarse a ella con cuerpo y alma, para siempre. Comenzó en la Stanguellini, donde conoció al piloto estadounidense Tony Settember, que dirigía una escudería de Fórmula Junior. En 1961, éste se fue a Inglaterra y Cuoghi lo siguió. De una pequeña casa que Settember había adquirido (la Emeryson) nació la Scirocco, que en 1963 participó en el Mundial de Fórmula 1: los resultados fueron escasos y la aventura terminó enseguida. Cuoghi volvió a Módena, a la Stanguellini, con una importante experiencia técnica en su haber, además del no menos importante conocimiento del idioma inglés, dos habilidades destinadas a



Ermanno Cuoghi con una admiradora del Cavallino: Sidney Rome.

En la pista, en los tiempos de Lauda y Ferrari campeones del mundo.

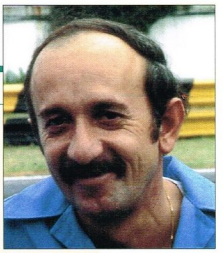
pagarle dividendos. En 1964, Cuoghi volvió a Inglaterra y esta vez por ocho años, trabajando con Carroll Shelby y John Wyer (Cobra y Ford GT40); luego, con Wyer en Gulf (Porsche 908 y 917).

LLEGO A FERRARI EN 1972 Y FUE ASIGNADO A LOS PROTOTIPOS

Finalmente, en 1972, fue contratado por la Ferrari, que lo asignó al equipo de Prototipos, ganador de todo lo que había para ganar. Hacia el final de 1973, pasó a la F1, asistiendo en un primer momento a Ickx y luego al recién llegado Lauda, que todavía no hablaba italiano y se comunicaba en inglés. Entre ambos nació un excepcional entendimiento, sellado por las grandes victorias del joven austríaco y por el drama de su terrible accidente. Cuando, a finales de 1977, Niki pasó de Ferrari a Brabham, Cuoghi lo siguió, volviendo por tercera vez a Inglaterra. Dos años después, Lauda dejó temporariamente las carreras y Cuoghi regresó a Italia, contratado por Alfa Romeo, donde trabajó hasta 1983. Luego, la casa del trébol de cuatro hojas confió la dirección de su actividad en la F1 a la Pavanello Racing y Cuoghi se quedó en Alfa por un año más. En 1985, pasó a Minardi, donde trabajó hasta 1988, cuando, sin dolor, le dijo adiós a la F1.

DESPUES DE LA FORMULA 1 LA PASION LO LLEVO A LA F3

¿Demasiado stress? "Sobre todo, demasiado computarizada", explica Cuoghi, quien no se opone a la electrónica, informática, telemática y cosas afines, pero no se resigna a ver barrer sin contemplaciones una concepción del trabajo en la que la sensibilidad mecánica, la experiencia constructiva y la capacidad manual tienen aún una función y un valor. Entonces, bienvenida sea la F3, primero, con el Team Venturini de Parma (1989-1994) y luego, con Supercars CM de Lesmo, dirigida por Cristiano Minellono, famosísimo autor de canciones y espectáculos, y fanático de las carreras. La temporada 1995 vio al joven Andrea Boldrini, al volante de un Dallara de la escudería, rozar la conquista del título italiano de F3. Hubiese sido un hermoso regalo para los sesenta años de Cuoghi. "Pero el mejor regalo –dice sonriendo– es el que me hizo la vida, que me permitió trabajar divirtiéndome".



La expresión siempre alegre de Ermanno Cuoghi.

LA CARRERA DE ERMANNO CUOGHI

Ermanno Cuoghi (Módena, 5 de mayo de 1935) fue por muchos años uno de los mecánicos más conocidos y representativos en los boxes de los circuitos de todo el mundo. Luego de sus comienzos en la Stanguellini, entre 1961 y 1963 trabajó en Inglaterra (Emeryson y Scirocco). Tuvo un corto regreso a la Stanguellini, y luego Shelby lo llevó de vuelta a Inglaterra donde, además del desarrollo del Cobra, participó en la construcción del Ford GT40. Cuando se retiró Ford, Wyer lo quiso consigo en Gulf. Después de un curso de formación en Porsche (de donde salió el apodo de Hermann), participó de los días de gloria de los 908 y de los 917 (1967-1971). Siguió su empleo en Ferrari y nuevos triunfos con el equipo Prototipos (1972). Luego, la F1, con Lauda dos veces campeón del mundo. Otra vez Inglaterra con Brabham (1978-1979), otra vez Italia con Alfa Romeo y Minardi (1980-1988), hasta el adiós a la F1 y la llegada a la F3, más satisfactoria y más humana.

Las monoplazas campeonas del mundo

Desde la 500 F2 de 1952, a la 312 T4 de 1979, todas las reproducciones en escala de los autos que le trajeron al Cavallino nueve títulos mundiales de pilotos.

Los nueve Campeonatos Mundiales de Pilotos conquistados por la Ferrari desde 1950, año en el que fue instituido el Campeonato del Mundo de Fórmula 1, fueron obtenidos con ocho monoplazas diferentes, considerando que los títulos de 1952 y '53 fueron de Alberto Ascari, con la 500 F2. Este auto fue reproducido en época reciente por Brumm, en dos versiones (con caños de escape largos o cortos), respectivamente, en 1979 y 1980 (escala 1/43), y por Polistil en 1985 (escala 1/16). Schuco se inspiró en la 500 F2 para sus modelos en escalas 1/90, 1/40 y 1/32, producidos desde 1961 en varios colores y replicados desde 1988 por Gama, que había adquirido los moldes. Tanto la Dinky inglesa como la francesa, reprodujeron desde 1956 el mismo vehículo en colores amarillo-azul y rojo: estos dos modelos gozan hoy de la máxima reputación entre los coleccionistas.

LAS MUCHAS REPRODUCCIONES DE LA 500 F2 DE ASCARI

La Ferrari 156 F1, primera monoplaza de Fórmula 1 del Cavallino con motor trasero.

En cambio, a Marchesini se le debe un estupendo y rarísimo ejemplar en metal, siete veces más pequeño que el verdadero, mientras que Movo produjo en 1953 dos versiones de la 500 F2 en escala 1/15, con y sin motor a explosión. Más recientes son las 500 F2 (con escapes largos y cortos) de la Revival de Bolonia, en escala 1/20, el mejor modelo disponible hoy por hoy en el mercado.

LA LANCIA-FERRARI D50 ES UN MODELO ESCALA 1/20

El título 1956, ganado por Fangio con la Lancia-Ferrari D50, fue recordado por Brumm en la edición limitada de 1993 dedicada a los cinco títulos mundiales ganados por el as argentino, que incluye la D50 con los números

La Ferrari 500 F2, dos veces ganadora del Campeonato del Mundo de Fórmula 1 con Alberto Ascari.

de carrera del GP de Italia, carrera en la que Fangio se aseguró el título. El mismo auto está disponible con otras libreas y configuraciones, como la de trompa corta utilizada en el GP de Mónaco. En escala más grande (1/20) está la D50 de Revival, ofrecida en kit de montaje con reproducción de la mecánica. La Dino 246 F1, triunfadora con Mike Hawthorn en 1958, también está en el catálogo de Brumm en escala 1/43, al igual que la 156 F1 de Phil Hill (1961). Estos dos modelos son de 1981 y 1985, respectivamente, económicos y bien terminados, con mecánica y habitáculo bien reproducidos. El otro modelo que todavía se comercializa es el de Revival (1/20) en kit, de óptima calidad y rico de detalles. La 156 F1 inspiró también a Solido y a Dinky England (metal, 1/43, 1962, sólo en rojo), Politoys (modelo de plástico, escala 1/41, de mediana rareza) y Corgi Toys, que en 1963 realizó un modelo en escala 1/43, hoy bastante raro. Todavía menos común es el slotcar Scalextric, reproducido en escala 1/32, en los colores rojo, verde, azul y amarillo.

POCO INTERES PARA LA 312 T DE LAUDA

Scalextric dio vida, en 1966, a la 158 F1 de John Surtees (título mundial de 1964). Escaso interés provocó la 312 T de Lauda, de la que existe sólo un hermoso kit en escala 1/12 de Protar, de plástico, un slotcar Scalextric en escala 1/32 y el ya raro modelo Safir-Champion (único de metal en escala 1/43). Menos difíciles de encontrar son la 312 T2 de 1977 y la T4 de 1979. De la primera, además del kit de Conti, existen las reproducciones en gran serie fabricadas por Polistil (1/41) y por Yaxon (1/43), además de un slotcar de Polistil (1/32).

LA 312 T4 DE SCHECKTER: MODELOS MADE IN CHINA

De la T4 existen dos kits (uno de metal y otro de plástico) en escala 1/12, de Protar, el slotcar de Polistil (1/32) y los modelos en metal de Polistil (1/22, 1/41 y 1/55) y Yaxon (1/43), a los que se agregaron en 1985 un kit de resina de Conti, en escala 1/32, y en 1996 un modelo producido en China por Paul's Model Art-Minichamps.

MODELOS PARA COLECCIONAR

Dinky Toys, Corgi Toys, Solido, Scalextric y Polistil son las marcas que gozan de máxima consideración. Además de las reproducciones realizadas por esas casas, habría que buscar las rarísimas 500 F2 de Schuco (con un valor cercano a los 700 dólares, en escala 1/20) y de Marchesini. Por último, los ejemplares únicos de Michele Conti, no incluidos en la nota, merecen una elevada inversión, nunca inferior a los 6.500 dólares.

QUIEN LOS HACE Y CUANTO CUESTAN

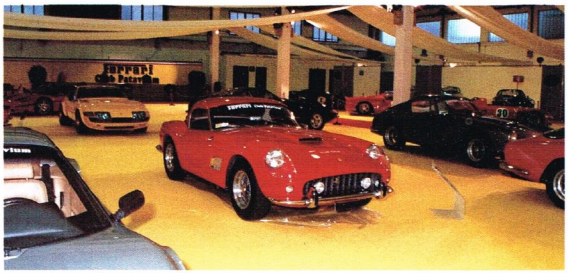
De los modelos presentados en esta nota, se comercializan los de Brumm (cerca de 14 dólares), los slotcars de Polistil (la 312 T2 y la T4 están incluidas en una pista de cuatro carriles que se vende a 200 dólares), los de Revival (alrededor de 140 dólares) y de Protar (80 dólares, el doble para la T4 de metal). Los otros modelos se pueden encontrar en los negocios de modelismo que trabajan ejemplares antiguos y en las ferias de canje, con cotizaciones que varían en función de las condiciones de conservación de cada pieza y de su rareza.

LOS CLUBES

Ferrari Club Patavium

La asociación de Padua tiene apenas tres años de vida, pero ya cuenta con casi 50 socios, propietarios de vehículos del Cavallino. Utiliza el antiguo nombre latino de la ciudad.

Fundado oficialmente en marzo de 1995, el Ferrari Club Patavium nació por la voluntad de su presidente Aldo Cudone, ferrarista desde siempre y propietario de vehículos del Cavallino Rampante desde 1964; hoy jubilado, pero con muchas ganas de dedicar su tiempo libre a la marca que lo hechizó muchos años antes.



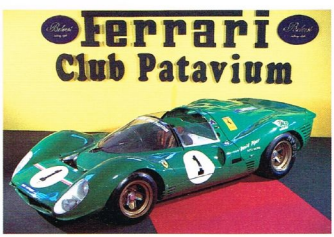
Una exposición de Ferrari de época organizada por el Club Patavium.

UNAS CINCUENTA FERRARI ENTRE PADUA Y MANTUA

A la joven institución del Véneto (Patavium es el nombre de Padua en latín) pertenecen ya cerca de cincuenta socios, que provienen no sólo de la ciudad y de su provincia, sino también de las zonas cercanas, como Ferrara y Mantua; obviamente, no faltan socios extranjeros, con mayoría de estadounidenses, ingleses y suizos. Junto a los nombres de empresarios locales, también figura un antiguo ferrarista, David Piper, como socio ordinario del Ferrari Club Patavium.

EL CLUB SUELE ORGANIZAR EXPOSICIONES

Si bien la actividad social comenzó hace poco, los resultados obtenidos por Aldo Cudone y sus socios son halagüeños: en la Feria de Padua el Club expuso nada menos que 58 diferentes modelos de Ferrari, dándole vida a una de las muestras temáticas mejor logradas entre las dedicadas a la Casa de Maranello. Para el futuro, están programados intercambios de visitas con los socios norteamericanos, con la posibilidad de organizar muestras con los vehículos de los ferraristas de Estados Unidos. Es inminente la formación de dos equipos de carrera, para participar en pruebas de velocidad en pista con autos antiguos y modernos. No está prevista, en cambio, ninguna actividad en el campo de la regularidad. Muy requeridos por los entes locales y por las autoridades turísticas, también de las cercanas Croacia y Eslovenia, los socios del Ferrari Club Patavium organizarán exposiciones y desfiles en las ciudades de su región y de Istría en los próximos años.



Una 330 P4 del Club.

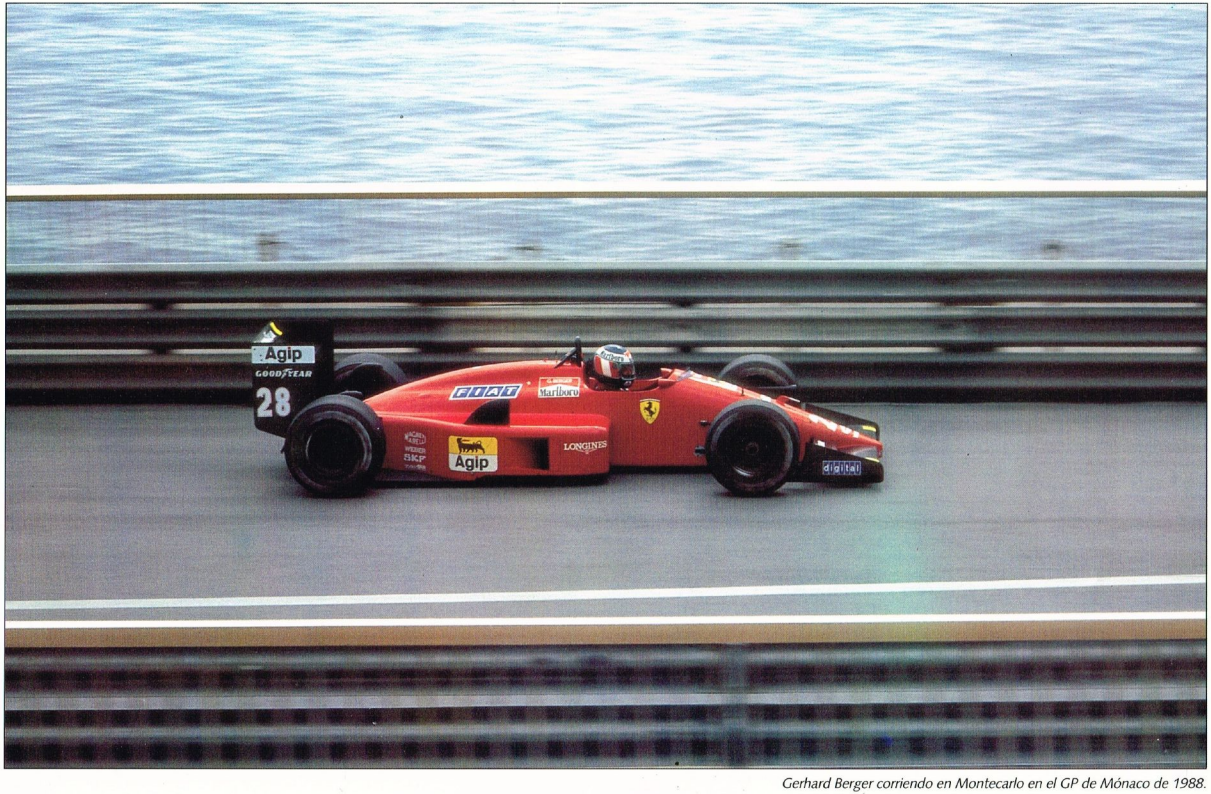
COMO INSCRIBIRSE

Está permitido postularse, pero es preferible ser presentado por un socio. El único requisito es ser propietario de un vehículo Ferrari, hecho que hay que documentar al momento de pedir la inscripción con la fotocopia del título de propiedad. La cuota social es de 600.000 liras (500.000 para el FC Patavium y 100.000 como contribución al Ferrari Club Italia; en total unos 340 dólares) y cubre los gastos necesarios para la organización de las actividades y para la correspondencia con los socios.

LA DIRECCION

El Ferrari Club Patavium tiene su sede en la concesionaria Ineco de Padua, via Cernaia 2, Te. 0039-049-8725222.

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI



Gerhard Berger corriendo en Montecarlo en el GP de Mónaco de 1988.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

En el próximo número:

125 F1,
la primera Ferrari de carrera

312 P,
la Sport de los años 60

Fábrica,
la carrocería Scaglietti

Pintura,
las litografías más lindas